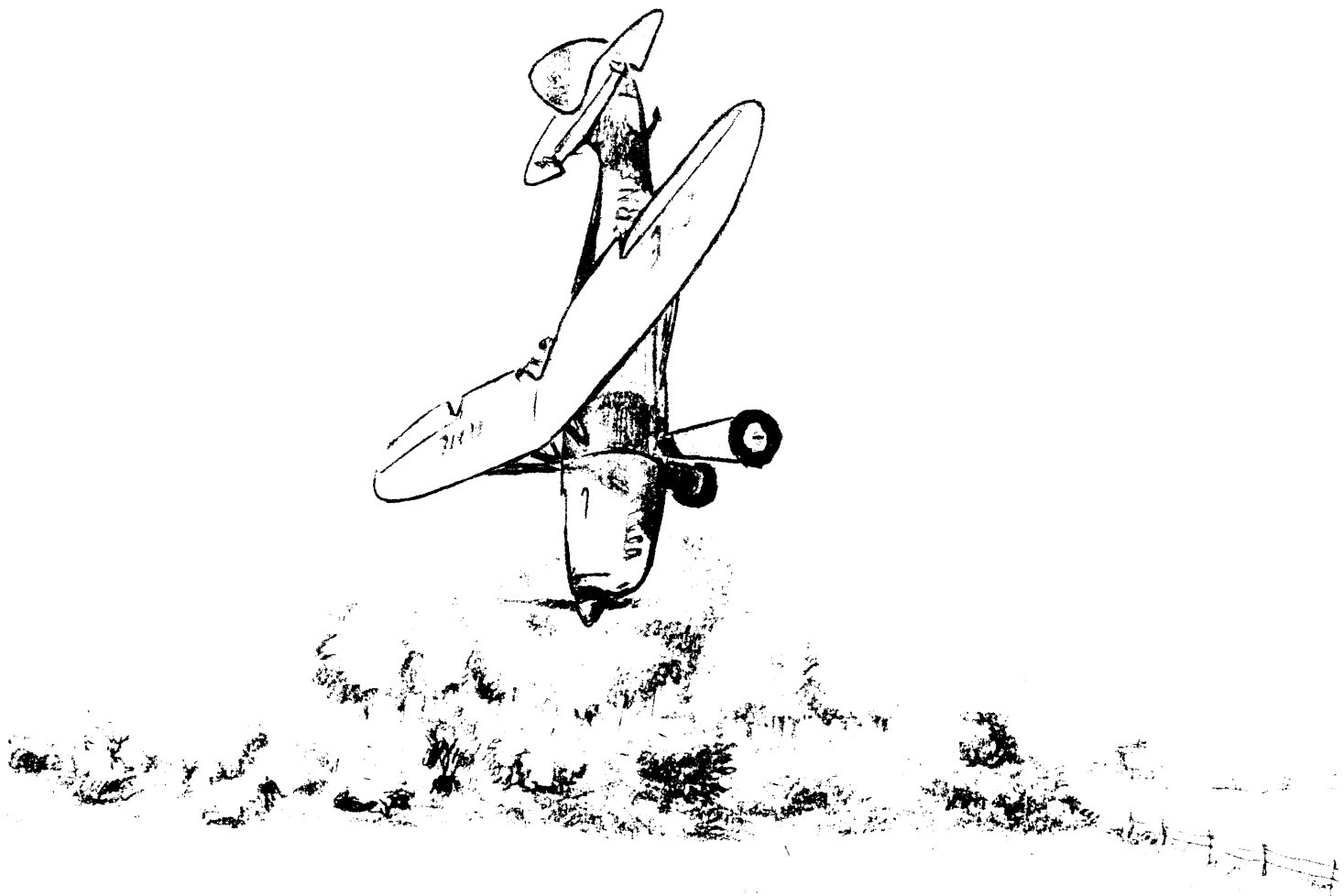


5. Der Flugplatz.

Im Laufe des Jahres 1935 fing man an, den Flugplatz Alexanderfeld zum militärischen Fliegerhorst auszubauen. Das brachte für viele Männer gute Arbeit. So auch unserm Vater. Er nietete Stahlgerüste für die Werft- und Flugzeughallen zusammen, bis er eines Tages an einem halb umgestürzten Kran hing. Er konnte sich noch just mit einer Hand halten bis er nach 20 Minuten heruntergeholt wurde. Die Hand mußte mit essigsaurer Tonerde gekühlt werden. Krank. Nach seiner Genesung hatte er wieder auf einer Dampfwalze im Straßenbau zu tun. In Delmenhorst flog ihm, just als er sich umdrehte, beim Rückwärtsfahren von hinten ein Steinsplitter ins rechte Auge. Großes Malheur. Das Auge war nicht mehr zu retten. Es wurde später durch ein Glasauge ersetzt.

Inzwischen begann auf dem Fliegerhorst der Flugbetrieb. Über unser Grundstück führte die erweiterte Platzrunde der in Ausbildung befindlichen jungen Piloten. Die Luft über der bis dahin beschaulichen Landschaft wimmelte nur so von Focke-Wulf Stieglitzen, von Arado 66, Gotha 145, Leukoplastbombern Fw 58, Ju W33 und W34, Heinkel 46, Ju 52 u.s.w. Ein besonders flotter Vogel war der Stösser Fw 56 auf dem die fortgeschrittenen trainierten, befor sie auf die He 51 kamen. Die Heinkel He 51 war zu der Zeit der Standardjäger der neuen deutschen Luftwaffe. Alle diese Typen kannte ich schon durch meine vielen Besuche am Platzrand des neuen Fliegerhorstes und durch eifriges Studium eines Kleinen Typenbuches, welches ich wie meine Augäpfel hütete.

Ein eklatantes Erlebnis spielte sich im Mai 1937 ab. Ein schöner Tag und Mutter war mit dem Fahrrad zum Einkaufen in die Stadt gefahren. Ich mußte das Haus und meine kleine Schwester hüten. Am besagten tag also turnte so ein Stösser etwa in einer Höhe von 1000 meter (kann auch niedriger gewesen sein) über unserm Grundstück und dann wieder über Hilbers Kamp herum. Durch das Blubbern des Argus-Motors (der As 10 C blubberte immer, wenn ihm das Gas weggenommen wurde. Eine typenspezifische Eigenart, die nichts zu bedeuten hatte) wurde ich nach draußen gelockt und ich sah, wie der schneidige Fliegerheld mehrere Loopings und Rollen drehte und dann auch noch zu trudeln anfing. Das Trudeln schien aber nicht gewollt zu sein, denn es hörte nicht auf. Das blubbernde Flugzeug wurde größer und größer. Ich hegte immer noch die Hoffnung, daß der Pilot den Trudelsturz rechtzeitig beenden würde, aber nein - nichts von dem. Einmal zeigte die Nase genau auf mich und dann wieder auf Hilbers Kamp (Hilbers Kamp war unser Nachbargrundstück und wurde als Acker genutzt. In diesem Jahr war Roggen



Die letzte Sekunde
Absturz Fw 56 im Mai 1937 auf Hilbers Kamp in Wahnbek

K. P. ...

dran. Er war just 20 cm hoch). Also das Trudeln hörte nicht auf und „Rrrrums“ der silberne Vogel bohrte sich unangespitzt auf dem jungfräulichen Acker in den Boden und zerschellte. Ich stand da und hatte vor lauter Schreck etwas unangenehmes in der Hose. Unsere Hühner, die sich im warmen Sande aalten, stoben gackernd auseinander. Der Aufschlag war man gerade 50 bis 60 Meter von meinem Standpunkt entfernt. Ich stand immer noch wie angewurzelt und wartete auf die Explosion. Aber ganz gegen jede Vorschrift passierte nichts - Totenstille - kein Feuer. Nur ein Trümmerhaufen, aus dem das Seitenruder mit dem leuchtenden Hakenkreuzemblem herausragte. Ich wankte ins Haus und berichtete meiner ahnungslosen Schwester vom Geschehen. Sie nahm es zur Kenntnis und spielte weiter mit ihrer Puppe. Ich wieder raus - in den Moment sehe ich den Schneider Adolf Ackermann übers Feld zum Ort des Entsetzens hechten. Ich aber renne erstmal in die weitere Nachbarschaft zu meinem Freund Alfred Schledjewsky. Zu zweit hatten wir dann auch den Mut, uns der gefährlichen Unfallstelle zu nähern. Inzwischen waren schon mehr Leute dort, die alle das Dargebotene voller Neugierde in sich aufsogen. So wie wir auch. Fremd und eigenartig war der Geruch von Benzin und Lack. Dann sah ich auch den Flugzeugführer (sagte man damals für den Piloten). Er war natürlich mausetot. Dicht am Trümmerhaufen lag er auf dem Gesicht und wurde nur noch von seiner Lederkombi zusammengehalten. Mir wurde beim Anblick meines ersten Toten kotzübel. Ich trollte mich von dannen um zu Haus auf Muttern zu warten. Der davongetragene Schock sollte noch lange in meiner jungen Seele nachwirken. Mein Verhältnis zur Fliegerei war erst einmal gründlich gestört.

Der Neuaufbau der Luftwaffe schien unter starken Geburtswehen zu leiden. Abstürze, Bruch- und Notlandungen waren an der Tagesordnung. So sah ich auch, diesmal aber aus einer etwas größeren Entfernung, wie sich zwei Gotha 145 Doppeldecker während eines Verbandsfluges zu nahe kamen und der hintere dem vorausfliegenden mit dem Propeller das gesamte Leitwerk absägte. Rrratsch hatts gemacht und schon sauste der jetzt schwanzlose dem Erdboden zu. Einer sprang noch raus, aber der Fallschirm ging erst auf, als der arme Himmelsstürmer schon aufgeschlagen war. Das weiße Seidentuch deckte den Leichnam zu. Der andere (die Go 145 war ein Doppelsitzer) lag im Kartoffelfeld auf Kückers Acker und muß wohl noch einen Moment gelebt haben. Bauer Kücker war schnell bei ihm und hat ihn mit seiner Mütze Wasser aus der Klunne Bäke (richtig heißt sie „Wahn Bäke“) gereicht. Aber leider hat er nicht überlebt. Der andere Doppeldecker konnte mit seinem zersplitterten Holzpropeller nichts mehr ausrichten. Er versuchte mit heulendem Motor eine Notlandung in Ofenerdiek. Aber unglücklicherweise war die Wiese mit Stacheldraht überspannt und das Flugzeug blieb mit dem Fahrwerk hängen, überschlug sich und die beiden Flieger brachen sich das Genick.

Trotz der vielen Unfälle sah es aus, als wenn die zukünftigen Lufthelden bei ihrer Ausbildung sehr viel Freiheiten genießen konnten. Wenn so ein Flugkünstler irgendwo eine Braut hatte, dann konnte diese damit rechnen, alsbald eine private Flugschau vorgeführt zu bekommen, die meistens in Tiefstflügen ihren Höhepunkt erreichten.

Mein Flugzeugenthusiasmus gipfelte im Sommer 1938 in einem richtigen Flugerlebnis. Ein uraltes Passagierflugzeug, von dem ich - o Wunder - den Typ nicht kannte (es war eine Messerschmitt M 20) kam nach Oldenburg und machte Rundflüge für Schulkinder über der Stadt. 3 Mark kostete der Spaß und einige Überredungskünste meinen Geldgebern gegenüber. Aber es gelang mir, die gewaltige Summe frei zu machen. Dann ging es mit fast der gesamten Schulklasse ab zum Fliegerhorst. Das Betreten dieser heiligen Stätte war für mich schon ein Seelenhochamt besonderer Art - und dann noch das Anbordgehen eines richtigen Flugzeuges. Ich war vor Glück wie von Sinnen, als der Motor angelassen wurde und die alte Kiste über das Rollfeld polterte bis auf einmal der Schwanz und dann die Laufräder frei wurden. Ich lugte wie gebannt aus dem kleinen Fenster und sah, wie sich die Laufräder immer noch drehten und wie die Landschaft unter mir immer kleiner und langsamer wurde. Ein völlig neues Gefühl überkam mich. An die Rauf- und Runterbewegungen, wenn es durch die sogenannten Luftlöcher ging, hatte ich mich schnell gewöhnt. Daß es so etwas gab, hatte ich schon vom Hörensagen und in der Schule mitgekriegt. Der Flugkapitän vorn in der Kanzel beglückte uns mit ein paar Steilkurven über der Stadt und dann ging er schon wieder in den Landeanflug über. Ich fand das erhabene Erlebnis viel zu kurz. Als die Erde uns wieder hatte, wirkten die Eindrücke, so bescheiden sie auch waren, noch lange bei mir nach. Mein gestörtes Verhältnis zur Fliegerei war wieder zur vollen Begeisterung umgeschlagen.

Ein ganz großes Ereignis war im Sommer 1939 der Großflugtag, verbunden mit einem Tag der offenen Tür auf dem Fliegerhorst in Oldenburg. Wieder einmal durfte ich den geheiligten Boden betreten und alle meine geliebten Flugmaschinen aus der Nähe betrachten und sogar anfassen. Die gängigen

Schulmaschinen waren aufgereiht zur Schau gestellt und jeder Besucher konnte mehr oder weniger staunen, fachsimpeln und sich satt sehen. Man muß bedenken, daß zu der Zeit ein Flugzeug immer noch etwas ganz besonderes war. Wie hatte auch der dicke Reichsherrmann Meier noch gesagt? „Das deutsche Volk muß ein Volk von Fliegern werden!“ Na ja, bei uns jungen Pimpfen waren das schon heroische Worte, die ganz schön unter die Haut gingen.

Da standen sie herum. Arado 66, Gotha 145, Focke-Wulf Stieglitz un Stösser, Bücker Jungmann und Jungmeister, Klemm 35 und an anderer Stelle die etwas neueren Typen Fieseler Storch und sogar eine Me 109. Auf dem Vorfeld wurde eine Feuerwehrrübung an einer W 34 vorgeführt und verschiedene Kunstflugakrobaten zeigten ihr publikumwirksames Können. Ein Storch führte seinen berühmten Langsamflug mit anschließender Sacklandung vor. Dann preschte eine Me 109 E im strammen Vorbeiflug in respektvoller Entfernung am Publikum vorbei um zu zeigen, wie unheimlich schnell sie ist. Eine Me 110 brauste mit gewaltigem Getöse über die Köpfe der himmelwärts starrenden Volksgenossen hinweg und noch viele andere Vorführungen wurden dargeboten, die mehr oder weniger für mich von Interesse waren. Ich habe garnicht alles mitgekriegt, weil ich mich viel zu sehr zwischen den abgestellten Flugzeugen aufhielt und dort über Technik und Typenvielfalt aus dem Staunen nicht mehr heraus kam. Es war auf jedem Fall ein sagenhaftes Erlebnis, woran ich noch lange zählen konnte. Mein Berufsentscheid war doppelt gefestigt. Niemand auf der Welt hätte mich je zu etwas anderem umstimmen können.

Mein Fahrrad hatte den ganzen Tag in der prallen Sonne gestanden und so mußte wohl die Gummilösung weich geworden sein. Gottseidank hatte ich eine Luftpumpe mit, sodaß ich den undichten Reifen wenigstens noch hin und wieder aufpumpen konnte.